Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6181**

17. Wahlperiode 14. 06. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/5998 –

Mauterhebung auf bundesdeutschen Autobahnen und Bundesfernstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat nach eigenen Angaben über den künftigen Betrieb des Mautsystems noch keine Entscheidung getroffen. Damit ist offen, ob ein neues Mautsystem errichtet oder das bestehende System weiter genutzt werden soll. Die Entscheidung, welcher Betreiber das Mautsystem übernimmt, steht ebenfalls aus.

Bei der Einführung des Mautsystems für Deutschland wurde eine neuartige Form der Mauterhebung angekündigt, die alle Anforderungen der Zukunft, Einfachheit, Flexibilität und weltweite Einsetzbarkeit erfüllt und außerdem die Bemautung kompletter Straßennetze ermöglicht sowie bei regional begrenzten Infrastrukturprojekten (Tunnel, Brücken) oder innerhalb von Stadtgebieten Anwendung finden kann. Die Bundesregierung räumte indes bei der Neuregelung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen ein, dass aus technischen Gründen der Machbarkeit die ursprünglich geplante Ausweitung der Maut auf ein Streckennetz von ca. 3 000 km nicht möglich ist.

1. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass laut Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/4790) im Jahr 2010 von 303 Millionen Mautfahrten lediglich 18,9 Millionen Fahrzeuge (automatisch und mobil) kontrolliert wurden, was einer Kontrollquote von 6,3 Prozent entspricht?

2. Wie bewertet die Bundesregierung diese Zahl vor dem Hintergrund ihrer Aussage (Bundestagsdrucksache 16/929), dass zur Durchsetzung der Gebührenpflicht eine Kontrollquote von 10 Prozent „erforderlich und ausreichend“ ist?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in der Frage 1 genannten 303 Millionen Mautfahrten können nicht zur Ermittlung der Kontrollquote herangezogen werden. Im Sinne der Mautstatistik kann eine Fahrt z. B. von Hamburg nach München durch mehrere Mautfahrten

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 10. Juni 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

zusammengesetzt sein, so zum Beispiel durch zwei Mautfahrten bei Verlassen der Autobahn zwecks einer Pause und Wiederauffahren nach dieser Pause. Der Bezugspunkt für die Kontrollquote ist die „Fahrt im Ganzen“. Der Gebührenpflichtige soll sich während der Fahrt, zu der typischerweise auch Pausen, Ruhezeiten etc. gehören, einem gewissen Kontrollumfang ausgesetzt sehen. Um die „Fahrten im Ganzen“ abzubilden, werden als Grundlage für die Ermittlung der Kontrollquote die Fahrten im automatischen System mit dem Korrekturfaktor 1,6 berechnet. Danach ergeben sich für 2010 insgesamt 193 988 878 Fahrten.

Des Weiteren müssen zur Ermittlung der Kontrollquote neben den in automatischer und mobiler Straßenkontrolle kontrollierten Fahrzeugen auch die im Rahmen von Betriebskontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr überprüften Fahrten hinzugerechnet werden.

Die Kontrollquote von 10 Prozent wird somit erfüllt.

3. Wie viele Kontrollbrücken waren in den letzten drei Jahren im Schnitt gleichzeitig aktiv (bitte gegliedert nach Jahr, Zahl und Quote)?

4. Wie groß ist in der Regel der rechnerische Abstand zwischen zwei gleichzeitig aktivierten Kontrollbrücken vor dem Hintergrund einer durchschnittlichen Streckenleistung von 85 km pro Mautfahrt?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der automatischen Kontrolle werden die Mautkontrollbrücken über das gesamte Bundesgebiet rollierend in den Kontrollmodus geschaltet. Konkrete Zahlen gemäß einem vorgegebenen Muster können dabei nicht genannt werden.

Der Einsatz von Kontrollbrücken erfolgt grundsätzlich – in einem für die Nutzer nicht erkennbaren zeitlichen Abstand innerhalb eines Kalendermonats – in regelmäßiger Anpassung an die Erkenntnisse, die über das Verhalten von Nichtzahlern gewonnen werden. Es ist gewährleistet, dass immer so viele Kontrollbrücken sowohl zur Tages- als auch zur Nachtzeit aktiviert sind, wie dieses zur Durchsetzung der Gebührenpflicht erforderlich ist.

5. Wie viele von den 1,4 Millionen im System registrierten Fahrzeuge waren 2010 ausschließlich über das manuelle System (und damit ohne On-Board-Unit) eingebucht?

Es lässt sich nicht feststellen, welche Fahrzeuge sich in einem Jahr ausschließlich über das manuelle System eingebucht haben. Manche Nutzer nutzen beide Systeme.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass der Betreiber Toll Collect GmbH lediglich 665 000 Fahrzeuggeräte registriert hat, wenn insgesamt jedoch 1,4 Millionen Fahrzeuge im System registriert waren?

7. Wieso spricht der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in öffentlichen Äußerungen von einem elektronischen Mautsystem, wenn mehr als die Hälfte der Fahrzeuge ausschließlich das manuelle Ticketsystem benutzen?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beide hier genannten Zahlen stellen unterschiedliche Sachverhalte dar. Bei den bei der Toll Collect GmbH registrierten Fahrzeuggeräten handelt es sich um die

Anzahl der zu einem bestimmten Stichtag zur Teilnahme am automatischen Verfahren registrierten Fahrzeuge.

Der Terminus „im System registriert“ bedeutet die Anzahl im Mautsystem eingebuchter unterschiedlicher Kfz-Kennzeichen innerhalb eines bestimmten Zeitraums. Diese Kennzahl beinhaltet insbesondere auch Gelegenheitsfahrer, für die es sich nicht lohnt, am automatischen Verfahren teilzunehmen.

Annähernd 90 Prozent (April 2011: 89 Prozent) sämtlicher Fahrten im Mautsystem werden über das automatische Verfahren gebucht. Daher ist die Äußerung, dass es sich um ein elektronisches Mautsystem handelt, zutreffend.

8. Wie begründet die Bundesregierung, dass auf die hohe Zahl von manuell eingebuchten Fahrzeugen lediglich 11 Prozent der Einnahmen (Bundestagsdrucksache 17/4790) entfallen?

Das manuelle Verfahren wird in der Regel von Gelegenheitsfahrern genutzt.

9. Wie stellt die Bundesregierung angesichts einer Kontrollquote von 6,3 Prozent sicher, dass alle im manuellen System fahrenden LKW ihrer Mautpflicht nachkommen?

10. Wie viele manuell registrierte Fahrzeuge wurden und werden pro Jahr durchschnittlich von einem dafür vorgesehenen Mitarbeiter des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) kontrolliert?

11. Wie bewertet die Bundesregierung eine Beanstandungsquote von 0,6 Prozent (122 000 Mautpreller im Jahr 2010 bei 18,9 Millionen kontrollierten Fahrzeugen) vor dem Hintergrund einer Beanstandungsquote von 2 Prozent im Jahr 2005?

Die Fragen 9, 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Höhe der Kontrollquote wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen. Die seit dem Jahr 2005 stetig sinkende und in den letzten beiden Jahren konstant auf dem niedrigen Niveau von 0,6 Prozent befindliche Beanstandungsquote zeigt, dass die Mautpflicht akzeptiert wird. Die Kontrollen der Mautpflichtigen erfolgen unabhängig von der von dem Nutzer gewählten Einbuchungsart. Dies gilt für alle Arten der Kontrolle. Getrennte Kontrollstatistiken bezogen auf die Einbuchungsart werden nicht geführt.

12. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass in anderen elektronischen Mautsystemen in Europa die Beanstandungsquote bei höherer Kontrollquote bei über 1 Prozent liegt?

Die Beanstandungsquoten in anderen elektronischen Mautsystemen in Europa sind der Bundesregierung nicht bekannt.

13. Welche Erklärung hat die Bundesregierung dafür, dass der Betreiber Toll Collect GmbH die Betriebskosten für das deutsche LKW-Mautsystem mit 11,5 Prozent (im Jahr 2010) angibt (Pressemitteilung Toll Collect GmbH vom 25. Februar 2011), während die Bundesregierung gemäß Bundestagsdrucksache 17/4790 von Betriebskosten in Höhe von 13,4 Prozent ausgeht (laut Betreibervereinbarung auszuzahlende Vergütung von etwa 490 Mio. Euro sowie 72 Mio. Euro weitere Systemkosten bei Bruttomauteinnahmen im Jahr 2010 von 4,2 Mrd. Euro)?

Der Betreiber der Toll Collect GmbH stellt in der Pressemitteilung die eigenen Betriebskosten in Relation zu den Mauteinnahmen. Bei der Angabe der Bun-

desregierung wurden über die der Toll Collect GmbH zu zahlende Vergütung hinaus auch die eigenen beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) anfallenden Betriebskosten (z. B. für die Kontrolle) in Relation zu den Mauteinnahmen gestellt.

14. Wer trägt die Kosten für neu ausgegebene Fahrzeuggeräte (der Fahrzeugeigentümer, der Betreiber oder die Bundesregierung)?

Die Toll Collect GmbH erhält für jedes neu ausgegebene Fahrzeuggerät eine Vergütung vom Bund.

15. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Betriebskosten im Vergleich zu den Bruttoeinnahmen, wenn man neben der Betreibervergütung noch die Kosten der zur Mautkontrolle eingesetzten BAG-Mitarbeiter und die ggf. anfallenden Kosten für neue On-Board-Units hinzurechnet?

Eine solche Rechnung kann nicht exakt durchgeführt werden, da die anfallenden Kosten für neue Fahrzeuggeräte (On-Board-Units) nicht pauschal ermittelt werden können. Des Weiteren sind die Gesamtkosten des BAG nicht isoliert für den Bereich der Kontrolle aufzuschlüsseln. Die Betriebskosten dürften sich jedoch zwischen den genannten 11,5 Prozent und 13,4 Prozent bewegen.

16. Welche weiteren Kosten sieht die Bundesregierung zu einer aussagekräftigen Beurteilung der Gesamtbetriebs- und Systemkosten als relevant an?

Sämtliche weiteren administrativen Kosten des BAG im Bereich Maut sowie geringfügig in anderen Organisationseinheiten außerhalb des BAG, wie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

17. Welche Tätigkeiten werden im Rahmen des Auftrags „Technische Beratung im Projekt LKW-Maut“ (siehe Bundestagsdrucksache 17/5166) vom Auftragnehmer TÜV Rheinland Intertraffic GmbH durchgeführt?

    Zu welchem Anteil erfolgt dabei

    a) eine Beteiligung an der Begleitung/am Controlling des laufenden Vertragsverhältnisses mit Toll Collect GmbH,

    b) eine Unterstützung bei den laufenden Schlichtungsverfahren I + II und

    c) eine Mitwirkung an der Analyse der Frage einer etwaigen Vertragsverlängerung mit Toll Collect GmbH gemäß der vertraglichen Optionen bzw. einer zügigen Neuausschreibung?

Die TÜV Rheinland InterTraffic GmbH unterstützt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei technischen Fragestellungen im Zusammenhang mit der Überwachung des laufenden Systembetriebs und im Rahmen von Anpassungen dieses Systembetriebs auf Grund von Vorgabenänderungen des Bundes.

18. Würde die Leistungsbeschreibung zu diesem Auftrag bei Anfragen von Bürgern nach dem Informationsfreiheitsgesetz diesen zur Verfügung gestellt werden?

    Würde dies ggf. nach Vornahme von Schwärzungen erfolgen?

Anträge auf Informationszugang unter Berufung auf das Informationsfreiheitsgesetz werden gemäß diesem Gesetz im Einzelfall geprüft und beschieden.

19. Sind im Rahmen dieses Auftrags Kurzgutachten, Gutachten, Kurzstudien und/oder Studien oder Ähnliches erstellt worden?

    Wenn ja, wie lauten die Titel dieser schriftlichen Ausarbeitungen?

Die Auftragnehmerin hat technische Arbeits- und Diskussionspapiere erstellt, die die laufende Arbeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unterstützen, u. a. zur Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes (Gebietsvorgaben für den EEMD, Registrierung von EEMD-Anbietern, Definition der Schnittstellen zwischen Mauterheber und EEMD-Anbieter, Verfahren der Zulassung von EEMD-Anbietern, Gebrauchstauglichkeit der technischen Systeme, Verfahren zur Feststellung von Leistungsparametern), zur geplanten Einführung der Maut auf Bundesstraßen (Klärung von technischen Einzelfragen im Zusammenhang mit der Notwendigkeit eines Vergabeverfahrens), zur Frage einer Einführung von Wechselkennzeichen auch bei (mautpflichtigen) Lkw.

20. Sind diese Ausarbeitungen (bitte für alle Ausarbeitungen separat beantworten) veröffentlicht worden?

    Würden diese Ausarbeitungen (bitte für alle Ausarbeitungen separat beantworten) bei Anfragen von Bürgern nach dem Informationsfreiheitsgesetz diesen zur Verfügung gestellt werden?

    Würde dies (bitte für alle Ausarbeitungen separat beantworten) ggf. erfolgen nach Vornahme von Schwärzungen?

Eine Veröffentlichung erfolgte nicht.

Anträge auf Informationszugang unter Berufung auf das Informationsfreiheitsgesetz werden gemäß diesem Gesetz im Einzelfall geprüft und beschieden.

21. Welche Tätigkeiten werden im Rahmen des Auftrags „Juristische Beratung im Projekt LKW-Maut“ (siehe Bundestagsdrucksache 17/5166) vom Auftragnehmer Kanzlei Olswang durchgeführt?

    Zu welchem Anteil erfolgt dabei

    a) eine Beteiligung an der Begleitung/am Controlling des laufenden Vertragsverhältnisses mit Toll Collect GmbH,

    b) eine Unterstützung bei den laufenden Schlichtungsverfahren I + II und

    c) eine Mitwirkung an der Analyse der Frage einer etwaigen Vertragsverlängerung mit Toll Collect GmbH gemäß der vertraglichen Optionen bzw. einer zügigen Neuausschreibung?

Im Rahmen des Auftrags unterstützt und berät der Auftragnehmer das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie betreffend Interoperabilität von Mautsystemen in Europa und zu Einzelfragen bei der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes (EEMD) in der Bundesrepublik Deutschland.

22. Würde die Leistungsbeschreibung zu diesem Auftrag bei Anfragen von Bürgern nach dem Informationsfreiheitsgesetz diesen zur Verfügung gestellt werden?

    Würde dies ggf. nach Vornahme von Schwärzungen erfolgen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

23. Sind im Rahmen dieses Auftrags Kurzgutachten, Gutachten, Kurzstudien und/oder Studien oder Ähnliches erstellt worden?

    Wenn ja, wie lauten die Titel dieser schriftlichen Ausarbeitungen?

Der Auftragnehmer hat Arbeits- und Diskussionspapiere zu Einzelfragen der Erstellung der Vorgaben für das EEMD-Gebiet, wie

- Einrichtung des nationalen elektronischen Registers,
- Prüfung zeitlicher EU-Vorgaben,
- Erfordernis einer ergänzenden Nahbereichstechnik für die Kontrolle,
- Notifizierte Stellen,
- Überblick über das Zugangsverfahren für EEMD-Anbieter,
- Sicherungsmechanismus für Mauteinnahmen und Übersicht Sicherungsinstrumente

erstellt.

24. Sind diese Ausarbeitungen (bitte für alle Ausarbeitungen separat beantworten) veröffentlicht worden?

    Wenn nein, mit welcher Begründung?

Da es sich bei diesen Dokumenten um sehr fachspezifische vorbereitende Arbeitsunterlagen zur Einführung des EEMD in Deutschland handelt, sind diese nicht veröffentlicht worden.

25. Würden diese Ausarbeitungen (bitte für alle Ausarbeitungen separat beantworten) bei Anfragen von Bürgern nach dem Informationsfreiheitsgesetz diesen zur Verfügung gestellt werden?

    Würde dies (bitte für alle Ausarbeitungen separat beantworten) ggf. erfolgen nach Vornahme von Schwärzungen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

26. Ist die Frage, ob vertragliche Rechte des Bundes zur Übernahme des Unternehmens Toll Collect GmbH (siehe Bundestagsdrucksache 17/4790) genutzt werden sollen, nach Einschätzung der Bundesregierung unter Berücksichtigung des in der Bundeshaushaltsordnung verankerten Wirtschaftlichkeitsgrundsatzes zu beurteilen?

Der Wirtschaftlichkeitsgrundsatz ist bei allen Projekten des Bundes zu beachten.

27. Welche Regelungen bestehen im Vertrag mit Toll Collect GmbH zur Höhe der zu zahlenden Vergütung, wenn der Bund nach Auslaufen des Vertrages eine Übertragung von Anlagen und Einrichtungen des Mautsystems verlangt?

28. Welche Vergütung dürfte aus rechtlicher Sicht nach Einschätzung der Bundesregierung in dem Fall zu zahlen sein, wenn diesbezüglich keine speziellen vertraglichen Regelungen existieren?

Die Fragen 27 und 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund kann verlangen, dass die von ihm schriftlich bezeichneten Anlagen und Einrichtungen des Mautsystems nach Ablauf der regulären Laufzeit des

Betreibervertrages auf ihn oder einen von ihm bestimmten Dritten kostenlos übertragen werden.

29. Sieht die Bundesregierung im Falle der Neuausschreibung des Betreibervertrages für die Lkw-Mauterhebung einen Zielkonflikt hinsichtlich der Weiternutzung der Assets im Falle eines Zuschlags auch für den kommenden Betreibervertrag, insofern diese die Wettbewerbsintensität im Vergabeverfahren reduzieren würde, eine Untersagung der Weiternutzung aber ggf. noch sinnvoll weiternutzbare Anlagen stilllegt bzw. Mehrkosten für den Aufbau neuer Anlagen bedeutet?

Nein.

30. Wer ist – sofern die Bundesregierung die Weiternutzung der Anlagen nicht erlaubt – für die Übernahme der Kosten des Abbaus/Rückbaus der Anlagen verantwortlich?

Laut Betreibervertrag ist nach Ablauf seiner regulären Laufzeit die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH für den Abbau bzw. Rückbau verantwortlich. Die Kosten sind Bestandteil der Betreibervergütung.

31. Wie viele Jahre vor Beginn der Laufzeit eines neuen Mautbetreibervertrages ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit der Vorbereitung für ein neues Vergabeverfahren zu beginnen?

Die Dauer des Vergabeverfahrens ist von seiner Ausgestaltung abhängig. Mit seiner Vorbereitung sollte mindestens drei Jahre vor dem Ende des aktuellen Betreibervertrages begonnen werden.

32. Ist bei dieser Planung nach Einschätzung der Bundesregierung der in der Bundeshaushaltsordnung verankerte Wirtschaftlichkeitsgrundsatz zu beachten?

Der Wirtschaftlichkeitsgrundsatz ist bei allen Projekten des Bundes zu beachten.

33. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit bzw. Gefahr, dass inzwischen zeitlich ein adäquates Vergabeverfahren nicht mehr möglich ist, das dazu führen könnte, dass nach dem frühestmöglichen Auslaufen des derzeitigen Mautbetreibervertrages ein Folgevertrag (ggf. mit einem neuen Betreiber) in Kraft tritt?

Derzeit wird eine solche Möglichkeit bzw. Gefahr nicht gesehen.

34. Hält die Bundesregierung die derzeitige Kontrollquote von 10 Prozent aller durchgeführten mautpflichtigen Fahrten für ausreichend?

    Wenn ja, mit welcher Begründung?

Seit Jahren liegt die Beanstandungsquote bei konstant unter 1 Prozent. Dieses zeigt, dass bei einer Kontrollquote von 10 Prozent hinreichend „Kontrolldruck“ erzeugt und somit der Mautpflicht nahezu vollständig nachgekommen wird.

35. Ab wann plant die Bundesregierung unabhängige Vergleichs- und Erfahrungsteste durch das Bundesamt für Güterverkehr und weshalb wurden diese bisher nicht durchgeführt?

Die konstant niedrige Beanstandungsquote gibt zurzeit keine Veranlassung für derartige Überlegungen.

Eine Erhöhung der Kontrollquote würde zudem einen starken Kostenanstieg zur Folge haben (vgl. auch die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage „Kontrolle der Mautzahlungen für Lkw“ auf Bundestagsdrucksache 16/929).

36. Auf welcher Berechnungsgrundlage kommt die Bundesregierung zu dem Ergebnis, dass unabhängig von dem zugrunde gelegten Streckennetz von ca. 3 000, 2 000 bzw. 1 000 km die Mehreinnahmen bei der Ausdehnung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen immer 100 Mio. Euro jährlich betragen?

Nach ersten vorsichtigen Schätzungen wurde bei einer Streckenlänge von rund 2 000 km von einem niedrigen dreistelligen Millionenbetrag an Mautmehreinnahmen ausgegangen (vgl. Gesetzentwurf der Bundesregierung – Gesetz zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen; Bundestagsdrucksache 17/4979). Im Regierungsentwurf des Bundeshaushalts 2011 sind Mautmehreinnahmen von 50 Mio. Euro und im Finanzplan bis 2014 100 Mio. Euro veranschlagt worden.

Nach anschließenden ersten gutachterlichen Einschätzungen wurde mit 1,288 Milliarden mautpflichtigen Fahrzeugkilometern bei einer Streckenlänge von 2 187 km gerechnet. Auch bei Reduzierung des ursprünglichen Streckennetzes um 50 Prozent konnte daher davon ausgegangen werden, dass bei einem kalkulierten durchschnittlichen Mautsatz von 17 Cent/km die in der mittelfristigen Finanzplanung ausgewiesenen Mehreinnahmen von 100 Mio. Euro/Jahr trotzdem noch erreicht werden können.

37. Auf Grund welcher Berechnungen bzw. welcher Vereinbarungen und Verhandlungen mit Toll Collect GmbH kommt die Bundesregierung zu der Aussage, dass die jährlichen Betriebskosten (inklusive Personal- und Betriebskosten) bei der Ausweitung der Maut auf vierspurige Bundesstraßen 12,5 Prozent nicht übersteigen werden, obwohl nach Aussage der Bundesregierung der technische Mehraufwand sowie der zusätzliche Aufwand für Wartungsarbeiten derzeit nicht beziffert werden können?

Im Haushaltsjahr 2010 lagen die Systemkosten (Vergütung 490 Mio. Euro, weitere Systemkosten 72 Mio. Euro) bei 12,5 Prozent bezogen auf die Mauteinnahmen. Dieser Wert ist ein Orientierungswert bei den Verhandlungen mit dem Mautbetreiber zum Vertrag Maut auf Bundesstraßen.

38. Welche zusätzliche Vergütung wird Toll Collect GmbH für die kürzlich gesetzlich beschlossene Mauterhebung auf den vierspurigen autobahnähnlichen Bundesstraßen erhalten?

39. Inwieweit teilt sich diese Vergütung auf eine Einmalzahlung und auf Zahlungen in den einzelnen Jahren auf?

40. Welche Regelungen zur Vergütung sind getroffen worden, wenn der Bund die Verlängerungsoptionen für den Mauterhebungsbetreibervertrag wählt?

41. Welche Höhe hat die an Toll Collect GmbH zu leistende Vergütung relativ zu den zusätzlich zu erwartenden Mauteinnahmen?

42. Welche Maßnahmen und rechtlichen Möglichkeiten haben dem Bund in den Vertragsverhandlungen mit Toll Collect GmbH über die Vergütungshöhe für die Ausweitung der Mauterhebung auf die vierspurigen autobahnähnlichen Bundesstraßen zur Verfügung gestanden, um der schwachen Verhandlungsposition des Bundes entgegenzuwirken, die sich aus dem Gesetzentwurf bzw. Beschluss zur Ausweitung der Mauterhebung ergeben hat?

43. Hätte bzw. hat der Bund über Regelungen des Wettbewerbsrechts und/oder des Preisrechts eine Begrenzung der Vergütung erreichen können?

Die Fragen 38 bis 43 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vertragsverhandlungen sind noch nicht abgeschlossen, daher kann zur Vergütung derzeit keine Aussage getroffen werden.

Der Bund beachtet bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen die Maßgaben gemäß der Verordnung PR Nr. 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen vom 21. November 1953.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333